



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 131]
No. 131]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 28, 2003/भाद्र 6, 1925
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 28, 2003/BHADRA 6, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 25 अगस्त, 2003

सं. टीएएमपी/93/2002-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन में आवंटित पूर्व निर्धारित याडों में निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन और प्रबंधन हेतु जेएनपीटी और कन्सोशिया ऑफ शिपिंग लाइन्स के बीच हुए पेव्ड एरिया अनुबंध की शर्तों में संशोधन के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को, संलग्न आदेशों के अनुसार, अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुमूची

प्रकरण सं टीएएमपी/93/2002-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2003 के 11 वें दिन पारित)

यह प्रकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में आवंटित पूर्व निर्धारित याडों में निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन और प्रबंधन हेतु जेएनपीटी और कन्सोशिया ऑफ शिपिंग लाइन्स के बीच हुए पेव्ड एरिया अनुबंध की शर्तों में संशोधन के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

(1)

2.1. जेएनपीटी ने सफमरीन कॉन्टशिप कन्सोर्टियम और भारतीय नौवहन निगम को पेड कन्टेनर यार्ड पट्टे पर दिए थे। उनके पिछले अनुबंधों की वैधता 31 मार्च 2002 को समाप्त हो गई थी। जेएनपीटी के न्यासी मंडल ने, विभिन्न अनुबंधों की वर्तमान शर्तों और निबंधनों के अनुसार इन अनुबंधों को 1 अप्रैल 2002 से और दो वर्षों की अवधि के लिए पुनः नवीकृत करने का निर्णय किया है। जेएनपीटी ने वर्तमान अनुबंधों की शर्तों को कार्यान्वित करने के लिए उनमें कुछ संशोधनों के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा है। प्रस्तावित संशोधन संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

- (i) यार्ड का सिविल अनुरक्षण प्रभार, इस प्रकार के कार्य को सम्पन्न करने की लागत बढ़ जाने के कारण, रु. 2.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह से बढ़ा कर रु. 3.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह किए जाने का प्रस्ताव है।
- (ii) अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार लगाया गया अस्थाई-वास समय प्रभार हटा लेने का प्रस्ताव किया है।
- (iii) चूँकि पत्तन उठाने, रखने, यातायात और यार्ड आयोजना गतिविधि जैसी सेवाएं प्रदान नहीं करता, अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार लगाए गए शट आउट प्रभारों पर छूट प्रदान किए जाने का प्रस्ताव है। आरम्भ में, जेएनपीटी ने 20 फीट और 40 फीट निर्यात कन्टेनरों के लिए क्रमशः रु. 800/- और रु. 1200/- छूट प्रदान करने का और बाद में उन्हें संशोधित कर क्रमशः रु. 875/- और रु. 1275/- करने का प्रस्ताव किया था। पत्तन द्वारा वसूल किए गए शट-आउट प्रभारों का विवरण और प्रस्तावित छूट निम्नानुसार प्रस्तुत हैं :-

(क) वसूल किए गए शट-आउट प्रभार

क्रम सं.	विवरण	20 फीट खाली /भरा हुआ	40 फीट खाली/ भरा हुआ
(क)	उठाने संबंधी प्रचालन	रु. 400/-	रु. 600/-
(ख)	कन्टेनरों का यातायात(लाना-ले जाना)	रु. 500/-	रु. 750/-
(ग)	रखने संबंधी प्रचालन	रु. 400/-	रु. 600/-
(घ)	यार्ड आयोजना और दंड प्रभार	रु. 700/-	रु. 1050/-
	कुल	रु. 2000/-	रु. 3000/-

(ख)	<u>प्रस्तावित छूट</u>	<u>विदेशगामी जलयान</u>	<u>तटवर्ती जलयान</u>
	20 फीट कन्टेनर	17.50 अम. डालर	रु. 850/-
	40 फीट कन्टेनर	26.25 अम. डालर	रु. 1275/-

- (iv) मेसर्स कन्टेनर मैरिन एजेंसी (सीएमए) के निर्यात कन्टेनरों के लिए सफमरीन-कॉन्टशिप कन्सोर्टियम यार्ड इस्तेमाल करने पर रु. 120/- प्रति टीईयू रायल्टी वसूल किए जाने का प्रस्ताव है।

2.2. उपरोक्त प्रस्ताव को जेएनपीटी के न्यासी मंडल ने 27 सितम्बर 2002 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदन प्रदान कर दिया है।

3. प्रस्ताव की अभिस्वीकृति के समय जेएनपीटी से निम्नलिखित मुख्य बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण देने / अतिरिक्त सूचनाएँ प्रदान करने के लिए अनुरोध किया गया था :-

- (i) संबंधित यार्ड की पूंजी और अनुरक्षण लागत के संदर्भ से रु. 3.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की प्रस्तावित दर का औचित्य।

- (ii) शट-आउट प्रभारों में प्रस्तावित छूट को रु. 800/- प्रति टीईयू तक सीमित रखने के कारण ।
- (iii) पत्तन भूमि प्रबंधन पर सरकार की नीति के अन्तर्गत भाड़े पर देना अनुमेय है या नहीं, इसकी पुष्टि करना ।
- (iv) रु. 120/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर कन्टेनरों के भंडारण के लिए शुल्क लगता है । अधिसूचित दरमान के अनुसार, क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क या कन्टेनरों पर अस्थाई समय प्रभार न लगाकर रायल्टी लगाने के कारण ।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियां, फीड-बैक सूचना के रूप में जेएनपीटी को भेजे गए हैं ।

5. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 23 अप्रैल 2003 को प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी । उस संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे ।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड पर उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा । ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होगा ।

7. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की गई थी, जेएनपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां / स्पष्टीकरण दिए हैं :-

(क) अस्थाईवास समय प्रभार

- (i) पूर्व-प्रभाव 1995 से अस्थाईवास समय प्रभारों का अधित्याग स्वीकार्य नहीं है जैसाकि इस प्रकार के प्रभार मेसर्स कॉन्टशिप और मेसर्स सफमेरीन कन्टेनर लाइन्स द्वारा, स्वीकृत शर्तों और निबंधनों के अनुसार, अदा किए गए थे ।
- (ii) अस्थाईवास समय प्रभार के अधित्याग का लाभ, उन लाइनों (कम्पनियों) को भी पहुंचाने के विषय में, जिन्हें प्राइवेट-यार्ड का उपयोग उप-पट्टे पर दिया गया है, मेसर्स सीएमए द्वारा किया गया अनुरोध स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि इस प्रकार के मुद्दों का प्राइवेट-यार्ड की उप-पट्टेदारी के लिए जेएनपीटी द्वारा अनुबंधित शर्तों एवं निबंधनों के अनुसार निपटाया जाता है ।

(ख) अनुरक्षण प्रभार

- (i) रु. 2.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर से अनुरक्षण-प्रभार लेना, इस प्रकार के पेड क्षेत्र के विकास पर पत्तन के निवेश की जगहों के लिए है ।
- (ii) रु. 2.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह से रु. 3.60 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह की वृद्धि प्रति वर्ग मी. अनुरक्षण लागत पर विचार करने के बाद प्रस्तावित की गई है । कन्टेनर यार्ड के अनुरक्षण के लिए रु. 40 मि.मी. मोटी अस्फाल्टिक कान्क्रीट (एसी) परत बिछाए जाने की आवश्यकता है । तीन वर्ष के बाद एसी दोबारा बिछाए जाने की आवश्यकता होगी । प्रति वर्ग मीटर 40 मि.मी. मोटी एसी परत प्रदान करने और दोबारा बिछाने की दर रु. 129/- प्रति वर्ग मी. होगी । इसलिए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह अनुरक्षण लागत रु. 3.60 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह होगी ।

(ग) शट-आउट प्रभारों पर छूट

- (I) (i) यार्ड आयोजना और दण्ड प्रभारों के लिए मूल प्रस्ताव में दर्शाई गई दरें, शट-आउट प्रभारों के विवरण में 20 फीट कन्टेनरों के लिए रु.700/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 1050/- है ।
- (ii) अधिसूचित दरमान में "यार्ड आयोजना" के लिए कोई विशिष्ट दर निर्धारित नहीं है । अनुभव के आधार पर, 20 फीट कन्टेनरों के लिए 100/- और 40 फीट कन्टेनरों के लिए रु. 150/- का सुझाव है ।

- (iii) यार्ड आयोजना गतिविधि प्राइवेट यार्ड प्रचालकों द्वारा चलाई जाती है ।
- (iv) प्राइवेट यार्ड प्रचालक ने सुझाव दिया है कि शट-आउट कन्टेनरों के लिए VI ए के परिवर्तन हेतु अपने रिकार्ड में आवश्यक संशोधन करने के लिए पत्तन प्रशासन प्रभार के रूप में रु. 25/- या रु. 50/- ले सकता है । सुझाव की स्वीकृति के लिए विचार किया जा सकता है ।
- (v) तदनुसार, इसके पहले अन्य गतिविधियों के लिए प्रस्तावित छूटों के अलावा, प्राइवेट यार्ड में प्रहस्ति 20 फीट शट आउट कन्टेनरों और 40 फीट शट आउट कन्टेनरों पर, यार्ड आयोजना गतिविधि की मद में, क्रमशः रु. 50/- और रु. 75/- की छूट पर विचार करने का प्रस्ताव है ।
- (II) (i) कन्टेनरों और कन्टेनरों में भरे कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए अधिसूचित एकीकृत प्रभारों में जहाजी श्रमिकों का पारिश्रमिक, स्थानान्तरण क्रेन का उपयोग, सोपान (गैन्ट्री) क्रेन का उपयोग, खाली कन्टेनरों के वजन पर बंदरभाड़ा, कन्टेनरों में भरे कार्गो पर बंदरभाड़ा, यातायात और रेलवे की बुनियादी संरचना में योगदान भी सम्मिलित हैं । प्रशासनिक लागत और पर्यवेक्षण प्रभारों की मद में पत्तन द्वारा व्यय की मद में कोई अलग प्रावधान नहीं किया गया है । प्रशासन और पर्यवेक्षण प्रभारों की मद में लगने वाली लागत अधिसूचित दर में सम्मिलित मान ली गई है ।
- (ii) कन्टेनर द्वार परिसर से प्राइवेट प्रचालक द्वारा प्रचालित पूर्व निर्दिष्ट यार्ड तक कन्टेनरों के लाने-ले जाने से संबंधित प्रशासन और पर्यवेक्षण प्रभारों और कन्टेनर टर्मिनल में द्वार परिसर पर प्रबंधन के लिए कोई अलग दर अनुमोदित नहीं है ।
- (iii) कन्टेनर द्वार परिसर से (अंदर और बाहर) गुजरे और साझा यार्ड या पूर्व निर्दिष्ट यार्ड तक और व्युत्क्रम में गए कन्टेनरों का प्रतिशत, वर्ष 2002-2003 में कुल यातायात का 71.36% रहा है । द्वार परिसर के प्रबंधन और द्वार परिसर तथा कन्टेनर यार्ड के बीच आवाजाही के पर्यवेक्षण पर पत्तन द्वारा किए गए व्यय पर वर्तमान में विचार किया गया है और उसे शट-आउट प्रभारों के अंश के रूप में वसूल किया गया है ।
- (iv) यदि प्राधिकरण द्वारा, प्रस्तुत छूट की मात्रा पर विचार नहीं किया जाता है और पत्तन ग्राहकों द्वारा प्रस्तुत तर्क युक्तिसंगत समझे जाते हैं तो पेव्ड एरिया अनुबंध और निर्धारित विंडो बर्थिंग अनुबंधधारी, जेएनपीटी पर प्रचालित शिपिंग लाइन्स के किसी कन्सोर्टियम पर एक बार में 1000टीईयू से अधिक लाने वाले किसी भी जलयान के लिए निर्धारित छूटों को बंद कर दिया जाए । यह सलाह पत्तन को अस्थाईवास समय प्रभार और शट-आउट प्रभारों को छोड़ देने से राजस्व की होने वाली क्षति को ध्यान में रखकर दी गई है ।
- (III) शट-आउट प्रभारों में रियायत का लाभ उप-पट्टेदारों को भी दिलवाने के लिए सीएमए के अनुरोध पर पत्तन द्वार प्राइवेट यार्डों की उप-पट्टेदारी के लिए अनुबंधित शर्तों और निबंधनों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी ।
- (घ) रायल्टी
अन्य शिपिंग लाइनों के निर्यात कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए या पत्तन द्वार पट्टे पर दिए गए पेव्ड एरिया में कन्सोर्टियम ऑफ शिपिंग लाइन्स की नई सेवाओं के लिए रु. 120/- प्रति टीईयू की दर से रायल्टी लेने का प्रस्ताव, अनुबंध के साथ-साथ बफर यार्ड और पत्तन के सीएफएस में कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए सीडब्ल्यूसी से रायल्टी लेने की परम्परा, जिसे प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/1/97 जेएनपीटी दि. 2 जून 99 के द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया था, के अनुरूप है । कौन्टशिप कन्टेनर लाइन्स ने 20 फीट कन्टेनर के लिए रु. 120/- और 40 फीट कन्टेनर के लिए डेढ़ गुना रायल्टी अर्थात् 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 180/- की रायल्टी, जो एक सामान्य प्रशुल्क है, का प्रस्ताव किया है । इस प्रस्ताव पर स्वीकृति के लिए विचार किया जाए ।
- (ङ) पट्टा किराए की दर
रु. 21.30 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर ठीक है और शुद्धि पत्र आदेश सं. टीएएमपी/3/2002-जेएनपीटी दिनांक 19 फरवरी 2003 के अनुरूप है ।

8.1. उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर जेएनपीटी के प्रतिसाद के संदर्भ से, जेएनपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था :-

- (i) यार्ड में 40 मिमी एसी की परत डालने पर व्यय के अनुमान का पिछले पांच वर्षों में इस मद में किए गए व्यय के संदर्भ से अनुसमर्थन किया जाए। इस संबंध में वास्तव में किए गए व्यय का विवरण और इनमें से प्रत्येक वर्ष में कार्याधीन क्षेत्र के डाटा भी उपलब्ध करवाए जाएं।
- (ii) (क) यह युक्तिसंगत ठहराने के लिए कि शट-आउट प्रभारों पर प्रस्तावित छूट प्रदान न की गई सेवाओं के आनुपातिक है।
- (ख) शट आउट कन्टेनरों के लिए उच्चतर छूट प्रदान करने और एक बार में 1000 टीईयू से अधिक लाने वाले जलयानों के लिए वर्तमान मात्रात्मक प्रोत्साहन वापिस लेने के बीच संबंध स्पष्ट नहीं है।
- (iii) (क) (i) उप-पट्टेदारों के कन्टेनरों से रु. 120/- प्रति टीईयू (40 फीट कन्टेनर पर रु. 180/- प्रति टीईयू) रायल्टी के रूप में राजस्व और (ii) यदि उप-पट्टेदारी की अनुमति नहीं दी जाती है तो ऐसे यातायात पर जेएनपीटी को मिलने वाले राजस्व पर विचार करते हुए तुलनात्मक विश्लेषण किया जाए। इस विश्लेषण से यह दिखाया जाए कि क्या उप-पट्टेदारी की अनुमति देना जेएनपीटी को वित्तीय रूप से लाभकारी होगा।
- (ख) यद्यपि यह, दरें निर्धारित करने के साथ सीधे-सीधे जुड़ा हुआ नहीं होगा, जेएनपीटी पट्टेदारों और उप-पट्टेदारों के बीच वित्तीय व्यवस्था दर्शाए। मूल पट्टेदार को उप पट्टेदारी व्यवस्था से होने वाले लाभों का भी वर्णन दिया जाए।

8.2. हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण संक्षिप्त किए गए हैं और नीचे दिए गए हैं :-

- (i) अनुरक्षण प्रभार
कठोर सतह का जीवन पांच वर्ष तक होता है। क्षेत्र पर व्यय की गई कुल राशि पर विचार करते हुए औसत अनुरक्षण लागत रु. 3.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह निर्धारित की गई है। प्रत्येक वर्ष यह व्यय रु. 3.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह नहीं रहेगा। पेव्ड एरिया के सम्पूर्ण जीवन का औसत लिया गया है।
- (ii) शट आउट प्रभार
(क) शट-आउट प्रभारों पर रु. 850/- और रु. 1275/- की छूट प्रदान किए जाने का प्रस्ताव है। इस प्रकार, शट आउट प्रभार रु. 1150/- और रु. 1725/- लिए जाने का प्रस्ताव है।
- (ख) इन शट-आउट प्रभारों में शट-आउट दंड, मूल्य ह्रास, जैसी निर्धारित लागत, ब्याज, उठाने / रखने पर लागू प्रशासनिक एवं पर्यवेक्षण प्रभार, लाने-ले जाने संबंधी और कन्टेनर आयोजना प्रभार जैसे विभिन्न लागत अवयव भी सम्मिलित हैं।
- (ग) दरों की वर्तमान सूची के अनुसार 20 फीट भरे हुए कन्टेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार रु. 400/- है और लाने-ले जाने संबंधी प्रभार रु. 500/- है। यदि पत्तन उपयोगकर्ता कन्टेनर प्रहस्तन और लाने-ले जाने के लिए उसके अपने उपकरण लगाता है तो दरों की अनुसूची में दर्शाए अनुसार पत्तन द्वारा क्रमशः रु. 250/- और रु. 300/- की छूट प्रदान की जानी है।
- (घ) अधिसूचित एकीकृत प्रभारों में समस्त प्रशासन और पर्यवेक्षण पर व्यय की गई राशि आ जाती है। इस कारण, यदि पत्तन उपयोगकर्ता 20 फीट कन्टेनर के लिए स्वयं के अपने उपकरण भी लगाता है तो भी अधिसूचित दरमान में क्रमशः रु. 400/- और रु. 500/- की पूरी छूट पर विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, जब पत्तन द्वारा कन्टेनर प्रहस्तन और प्राइवेट यार्डों में लाने-ले जाने की सेवाएँ प्रदान नहीं की गई हैं तब 20 फीट कन्टेनर के प्रहस्तन और लाने-ले जाने के लिए प्रशासन और पर्यवेक्षण प्रभार, निर्धारित लागत की मद में क्रमशः रु. 200/- और रु. 150/- की शेष राशि को लाना उचित है।
- (ङ.) यार्ड प्रचालक, प्राइवेट यार्ड के माध्यम से प्रहस्तित, निर्यात शट आउट कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए यार्ड आयोजना गतिविधि का संचालन करता है। तथापि, पत्तन को, शट आउट कन्टेनरों के लिए VI ए में परिवर्तन के लिए अपने रिकार्डों में संशोधन करना है और जब तक ऐसे कन्टेनरों का पूर्व निर्धारित जलयान में लदान नहीं हो जाता तब तक पत्तन द्वारा उनकी स्थिति का प्रबोधन करने की अपेक्षा है। इस प्रकार 20 फीट और 40 फीट के भरे हुए / खाली शट आउट कन्टेनरों पर कन्टेनर आयोजना प्रभार की मद में, क्रमशः रु. 50/- और रु. 75/- लगाना उचित समझा गया है।

- (च) शिपिंग लाइन्स को पट्टे पर दिए हुए प्राइवेट यार्डों के माध्यम से प्रहस्ति 20 फीट और 40 फीट के भरे हुए / खाली निर्यात शट-आउट कन्टेनरों के लिए प्रभार्य शट-आउट प्रभारों का लागत विवरण नीचे दिया गया है :-

क्रम सं.	लागत अवयव	20 फीट भरा हुआ/खाली (रु. में)	40फीट भरा हुआ/खाली (रु. में)
1.	शट-आउट दंड, द्वार परिसर का प्रशासन और प्रबंधन, द्वार परिसर से प्राइवेट यार्ड तक कन्टेनरों के लाने-ले जाने का पर्यवेक्षण	रु. 600/-	रु. 900/-
2.	निर्धारित लागत, प्राइवेट यार्डों में कन्टेनरों के उठाने संबंधी प्रचालन पर प्रशासन एवं पर्यवेक्षण प्रभार	रु. 150/-	रु. 225/-
3.	निर्धारित लागत, प्राइवेट यार्डों के माध्यम से कन्टेनरों के लाने-ले जाने पर प्रशासनिक और पर्यवेक्षण प्रभार	रु. 200/-	रु. 300/-
4.	निर्धारित लागत, प्राइवेट यार्डों में कन्टेनरों के रखने संबंधी प्रचालन पर प्रशासनिक और पर्यवेक्षण प्रभार	रु. 150/-	रु. 225/-
5.	कन्टेनर आयोजना प्रभार	रु. 50/-	रु. 75/-
कुल		रु. 1150/-	रु. 1725/-

(iii) मात्रात्मक कटौती वापिस लेना

- (क) लिए गए कुल अस्थाईवास समय प्रभार, प्राप्त किए गए कुल शट आउट प्रभार और वित्तीय वर्ष 2002-03 में शिपिंग लाइनों को पत्तन द्वारा दी गई कुल मात्रात्मक छूट की तुलना में, प्राइवेट यार्डों के माध्यम से शिपिंग लाइनों द्वारा प्रहस्ति जलयानों के कारण अस्थाईवास समय प्रभारों, शट आउट प्रभारों और मात्रात्मक छूट का विवरण सहज संदर्भ के लिए नीचे दिया गया है :-

जेएनपीटी द्वारा निर्यात कन्टेनरों पर अर्जित कुल अस्थाईवास समय प्रभार	प्राइवेट यार्ड के माध्यम से प्रहस्ति 1,71,229 निर्यात कन्टेनरों पर अस्थाईवास समय प्रभार	कुल अस्थाईवास समय प्रभार के संदर्भ से % (प्रतिशतता)
रु. 8,39,40,047/-	रु. 1,99,60,321/-	23.77%
जेएनपीटी द्वारा निर्यात कन्टेनरों पर वसूल किए गए कुल शट आउट प्रभार	प्राइवेट यार्ड के माध्यम से प्रहस्ति 1,71, 229 निर्यात कन्टेनरों पर शट-आउट प्रभार	कुल शट-आउट प्रभार के संदर्भ से % (प्रतिशतता)
रु. 2,36,20,206/-	रु. 1,65,92,136/-	70.24%
पत्तन द्वारा शिपिंग लाइनों को दी गई कुल मात्रात्मक छूट	प्राइवेट यार्ड के माध्यम से प्रहस्ति जलयानों के 3,12,125 टीईयू के लिए मात्रात्मक छूट	कुल मात्रात्मक छूट के संदर्भ से % (प्रतिशतता)
रु. 7,14,42,978/-	रु. 5,41,58,204/-	75.80%

- (क) प्राइवेट यार्डों के माध्यम से, शिपिंग लाइनों द्वारा प्रहस्ति कन्टेनरों पर अस्थाईवास समय छोड़ने और (ख) प्राइवेट यार्डों के माध्यम से प्रहस्ति निर्यात शट आउट कन्टेनरों पर अधिक छूट प्रदान करने से राजस्व की होने वाली क्षति पत्तन की चिंता

का विषय है। आरटीजी क्रेन के लिए ईंधन की लागत में स्थाई वृद्धि और पट्टे पर ली गई आरएमक्यू क्रेनों, आरटीवाईजी क्रेनों और आरएमजी क्रेनों के देय वार्षिक मूल्यों में 6% की वृद्धि को देखते हुए पत्तन ने मात्रात्मक छूट योजना को बंद करने का प्रस्ताव किया है। यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि प्राइवेट यादों के माध्यम से शिपिंग लाइनों द्वारा प्रचालित जलयानों के औसत पार्सल आकार वर्ष 1997 में 1192 टीईयू से, स्थाई रूप से बढ़कर वर्ष 2002-03 में 2979 टीईयू हो गया है। इसलिए, भविष्य में, मात्रात्मक छूट को जारी रखना आवश्यक नहीं होगा।

(iv) रायल्टी

(क) यदि उप-पट्टेदारी की अनुमति दी जाती है तो पत्तन को एक सामान्य 20 फीट निर्यात टीईयू पर रु. 2349/- की निम्बल आय होगी और यदि उप-पट्टेदारी की अनुमति नहीं दी जाती है तो पत्तन को यह आय रु. 2294/- होगी।

(ख) जैसाकि पत्तन ने वर्तमान प्रकरण में अभी तक अनुमोदन नहीं दिया है, पत्तन को पट्टेदार और उप-पट्टेदार के बीच वित्तीय व्यवस्था के विषय में जानकारी नहीं है। मूल पट्टेदार को, उसी आबंटित क्षेत्र में कन्टेनरों के प्रहस्तन हेतु यार्ड उपकरणों को लाने-ले जाने के लिए, पट्टे वाले क्षेत्र के भाड़े पर तथा यार्ड आयोजना और प्रबंधन पर एक सुनिश्चित लागत व्यय करनी होगी। उप-पट्टेदारों के कन्टेनरों का प्रहस्तन करने से, ये निर्धारित लागतें, उसी आबंटित क्षेत्र में प्रहस्तित कुल कन्टेनरों में समानुपातिक रूप से बंट जाती हैं जिससे मूल पट्टेदार को वित्तीय लाभ मिलता है।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) निर्यात कन्टेनरों के भण्डारण के एकमात्र उपयोग के लिए, जेएनपीटी अपने कन्टेनर यार्ड शिपिंग लाइनों / कन्सोर्टियम ऑफ शिपिंग लाइन्स को पट्टे पर देता आया है। इस प्रकार के आबंटन अलग पट्टेदार अनुबंधों से शासित होते हैं, किन्तु प्रभारों की वसूली सामान्य रूप से अधिसूचित दरमान से शासित होती है। जेएनपीटी ने कुछ पट्टेदारों के विषय में पट्टेदारी अनुबंधों को 1 अप्रैल 2002 से आगे एक अवधि के लिए पहले ही विस्तार प्रदान कर दिया है। पत्तन ने पट्टेदार अनुबंध की कुछ शर्तों और पट्टे पर दिए गए यार्ड का किसी तीसरे पक्ष द्वारा उपयोग किए जाने के मामले में लगाए जाने वाली रायल्टी की मात्रा में संशोधन के लिए प्रस्ताव किया है। सामान्य रूप से, प्रस्तावित संशोधन पट्टेदारों को राहत प्रदान करने के लिए हैं। प्रस्तावित संशोधनों को निम्नलिखित पैराग्राफों में मदवार विश्लेषित किया गया है :-

(ii) अनुरक्षण प्रभार

- (क) जेएनपीटी ने यार्ड अनुरक्षण प्रभार रु. 2.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह के वर्तमान स्तर से रु. 3.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि के लिए अनुरक्षण लागत में वृद्धि को मुख्य कारण दिखाया गया है। उपयोगकर्ताओं ने इस प्रस्ताव का प्रबल विरोध किया है। अपने प्रस्ताव के कारण के लिए लागत-औचित्य प्रस्तुत करने हेतु कहे जाने पर, पत्तन ने आरम्भ में 40 मि.मी. मोटी ए.सी. परत बिछाने के लिए लागत का कच्चा अनुमान प्रस्तुत किया और इस परत का जीवन 3 वर्ष बताया। चूंकि यह अनुमान सत्यापित नहीं है जेएनपीटी से पिछले पांच वर्षों में प्राइवेट यादों के अनुरक्षण पर किए गए वास्तविक व्यय का विवरण प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। जेएनपीटी द्वारा यह सूचना नहीं प्रस्तुत की गई है। उसने केवल इतना कहा है कि ए.सी. परत का जीवन 5 वर्ष होता है और अनुरक्षण लागत, अनुरक्षण की औसत लागत के आधार पर निर्धारित की जाती है। चूंकि विशुद्ध कुल लागत उपलब्ध नहीं है, पत्तन की औसत लागत के अनुमान को स्वीकार करना बहुत कठिन है। न केवल पत्तन का अनुमान उपलब्ध नहीं है, बल्कि यह अस्थिर भी है, क्योंकि पत्तन ने बिना कोई कारण बताए, बाद में, एसी परत का जीवन, उसकी मूल स्थिति 3 वर्ष से संशोधित कर 5 वर्ष बताया।
- (ख) अनुरक्षण प्रभार की प्रस्तावित दर का औचित्य बताने के लिए लागत संबंधी कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है और, प्रशुल्क वृद्धि के अनुमोदन के लिए, केवल यह कथन कि औसत लागत पर विचार करके ही पत्तन द्वारा दर निर्धारित की गई है, पर्याप्त नहीं है। इसलिए, यार्ड अनुरक्षण प्रभार रु. 3.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह बढ़ाने का कोई मामला नहीं बनता है।
- (ग) सत्य तो यह है कि रु. 2.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर भी स्वयं इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है। तथापि जेएनपीटी ने, इस प्राधिकरण द्वारा बफर यार्ड मामले में प्रदत्त अनुमोदन का उल्लेख किया। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि बफर यार्ड मामले में इस प्राधिकरण का आदेश जेएनपीटी बफर यार्ड में केवल कन्टेनरों के लाने-ले जाने तथा लिफ्ट से लिफ्ट तक के प्रचालनों के लिए दरों को अनुमोदन प्रदान करता है। रु. 2.60 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की अनुरक्षण लागत और बफर यार्ड प्रचालनों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा जेएनपीटी को देय रु. 120/- प्रति टीईयू की रायल्टी जेएनपीटी द्वारा उस प्रक्रिया में केवल दर्शाई गई हैं। इसे इस प्राधिकरण द्वारा उन दरों के लिए प्रासंगिक अनुमोदन के रूप में नहीं लिया जा सकता, जो सम्भवतः जेएनपीटी और सीडब्ल्यूसी अनुबंध में से बहकर आ रही हैं। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि रु. 2.60 का अनुरक्षण प्रभार संभवतः वह प्रचलित दर है जिस पर प्राइवेट यार्ड पट्टेदारों और जेएनपीटी के बीच पिछली पट्टेदारी की अवधि में परस्पर सहमति हो गयी थी और प्राइवेट यार्ड पट्टेदारों ने जेएनपीटी को भुगतान किया।

(iii) पट्टेदारी किराया

जेएनपीटी का अधिसूचित दरमान संदर्भित भूमियों के लिए पट्टेदारी भाड़ा निर्धारित करता है। मूल पट्टेदारी किराया दर में वार्षिक वृद्धि लागू करने के बारे में कुछ गलतफहमी थी। इस प्राधिकरण ने 5% की वार्षिक वृद्धि लागू करने के लिए सही तिथि निर्धारित करने के लिए 8 जुलाई 2003 को एक शुद्धि पत्र पहले ही जारी किया है। प्राइवेट यादों के पट्टेदारों द्वारा देय पट्टेदार भाड़ा जेएनपीटी के अधिसूचित दरमान द्वारा शासित होगा।

अनुमोदित दरमान के अनुसार और अनुमोदित वृद्धि अवयव को लागू करके प्राइवेट यादों के पट्टेदारों द्वारा देय पट्टेदार भाड़ा 1 अप्रैल 2002 से 31 मार्च 2003 तक की अवधि के लिए रु. 21.30 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह होगा।

(iv) अस्थाईवास समय प्रभार

(क) पट्टेदारी पर प्राइवेट यादों में भंडारित कन्टेनरों पर भी, भण्डारण के लिए अस्थाईवास समय प्रभार, वर्तमान व्यवस्था के अनुसार पट्टेदारी भाड़े के अतिरिक्त लगाया जाता है। इस प्रकार की एक व्यवस्था मोटर कारों के भंडारण हेतु पट्टे पर दिए गये क्षेत्र के मामले में प्रचलित थी। जेएनपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय, जो सितम्बर 2002 में प्रभाव में आया, इस प्राधिकरण का मत था कि पट्टेदारी किराया वसूल करना और उसके साथ-साथ मोटर गाड़ियों के भण्डारण के लिए, पट्टेदारी क्षेत्र में भी, अस्थाईवास समय प्रभार वसूल करना दोहरी वसूली हो जाएगा। इसलिए, पट्टेदारी क्षेत्र में मोटर गाड़ियों के भंडारण पर अस्थाईवास समय प्रभार लगाने के प्रावधान को दूर करके, दोहरी वसूली के अवसर को हटाने के लिए दरमान में संशोधन किया गया था। जेएनपीटी ने इस सिद्धांत का लाभ, पट्टेदारी पर प्राइवेट यादों में भंडारित कन्टेनरों को भी पहुँचाने के लिए प्रस्ताव किया है।

(ख) एक तर्क यह भी है कि गत समय में की गई दोहरी वसूली को दूर करने के लिए इस सिद्धांत का लाभ पूर्व प्रभाव से मिलना चाहिए। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि पहले वाले पट्टेदारी अनुबंधों में पट्टेदारी भाड़े और अस्थाईवास समय प्रभार, दोनों की वसूली का प्रावधान था। दोनों पक्षों की परस्पर सहमति से पहले हस्ताक्षरित अनुबंध में पूर्व प्रभाव से छेड़छाड़ करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं देता है। ऐसा होते हुए अस्थाईवास समय प्रभार को छोड़ने का प्रस्ताव अगले प्रभाव से ही लागू होगा। सत्य तो यह है कि, मोटर गाड़ियों के मामले में भी अस्थाईवास समय अगले प्रभाव से ही बंद किया गया था।

(v) शट आउट प्रभारों में छूट

(क) जेएनपीटी के अधिसूचित दरमान में एकीकृत शट आउट प्रभारों का निर्धारण किया गया है। इस समय यह प्रभार प्राइवेट यादों से निर्यात किए गए उन कन्टेनरों पर भी लगता है जो शट आउट हैं। यद्यपि दरमान में एकीकृत शट आउट प्रभारों का कोई विवरण नहीं दिखाया गया है, जेएनपीटी ने एकीकृत शट आउट प्रभार को चार उप-मदों में तोड़ने का प्रयास किया है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि उपयोगकर्ताओं ने कुछ उन उप-मदों पर छूट देने के प्रस्ताव का विरोध किया है, जिन पर जेएनपीटी में कोई प्रयास नहीं किया जाता है। उन्होंने जेएनपीटी द्वारा एकीकृत प्रभार को चार उप-मदों में तोड़ने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई। यद्यपि, इन उप-मदों के लिए व्युत्पन्न दरों के लिए कोई लागत विवरण उपलब्ध नहीं है, तथापि जेएनपीटी द्वारा अपनाया गया तरीका युक्तिसंगत पाया गया है।

(ख) चूंकि जेएनपीटी प्राइवेट यादों में शट-आउट कन्टेनरों को कोई सेवा प्रदान नहीं करता, उपयोगकर्ताओं ने शट आउट प्रभारों को पूरी तरह छोड़ देने की मांग की है। इस बात को मानना पड़ेगा कि शट आउट कार्गो / कन्टेनर न केवल जलयानों की आयोजना पर बुरा प्रभाव डालता है, अपितु पत्तन की आयोजना पर भी दुष्प्रभाव डालता है। इसको हतोत्साहित करने के लिए, किसी पत्तन के लिए, कन्टेनरों पर दंड प्रभार और याद आयोजना प्रभार लगाना अनुचित नहीं होगा। तथापि जेएनपीटी बाद में, याद आयोजना की मद में रु. 50/- प्रति टीईयू की और छूट प्रदान के लिए सहमति व्यक्त की। चूंकि दंड प्रभारों का प्रदत्त या अप्रदत्त सेवाओं से कोई संबंध नहीं हो सकता है, उप-मद दंड और याद आयोजना के बचे हुए भाग के लिए दर, प्राइवेट यादों के शट आउट कन्टेनरों पर लगाए जाने वाले एकीकृत शट आउट प्रभार से, जेएनपीटी द्वारा बाहर रखी जा सकती है।

(ग) शट आउट प्रभारों के तीन अन्य अवयव हैं - उठाना, रखना और कन्टेनरों को लाना ले जाना। उसकी अपनी स्वीकारोक्ति में, प्राइवेट यादों के शट आउट कन्टेनरों के बारे में जेएनपीटी इनमें से कोई भी गतिविधि संचालित नहीं करता। इस स्थिति को देखते हुए उपयोगकर्ताओं ने इन उप-मदों पर प्रभारों को पूरी तरह छोड़ देने की मांग की है। तथापि जेएनपीटी ने दरमान में अनुमोदित वर्तमान छूट संरचना के अनुसार इन उप-मदों में छूट प्रदान करने का प्रस्ताव किया है जो जेएनपीटी द्वारा व्युत्पन्न विवरण के अनुसार इन उप-मदों के लिए दरों से कम है। जेएनपीटी के इस तर्क में कुछ दम दिखाई देता है कि प्रत्येक एकीकृत दर में निर्धारित उपरि प्रचालनीय और अन्य प्रशासनीय और प्रबंधन प्रभारों को वसूल करने संबंधी प्रावधान हैं। चूंकि कोई लागत विश्लेषण उपलब्ध नहीं है, इस प्रकार से प्रत्येक प्रशुल्क मद में निर्धारित उपरि प्रचालन प्रभार दर को सरलता से

सत्यापित नहीं किया जा सकता। ऐसे लागत विवरणों के सत्यापन के लिए पत्तन की वित्तीय और लागत स्थिति का पूर्ण विश्लेषण बहुत आवश्यक है, जो सामान्य रूप से केवल प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के समय किया जाता है। जेएनपीटी के प्रशुल्क का पिछला सामान्य संशोधन सितम्बर 2002 में किया गया था और पत्तन के सभी प्रमुख उपयोगकर्ताओं से परामर्श किया गया था और दरमान निर्धारित वर्तमान छूट संरचना से किसी को कोई गंभीर आपत्ति नहीं थी। इसके अलावा, यदि प्राइवेट यार्डों में कन्टेनरों के लिए दर को पूरी तरह से छोड़ दिया जाए तो पत्तन में अन्यत्र प्रहस्ति कन्टेनरों पर भी इसका प्रभाव पड़ेगा। इस अवस्था में छूट संरचना से, जेएनपीटी के दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के समय विचारित वित्तीय मॉडल पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि यह पता लगाने के लिए कि प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित छूट, अप्रदत्त सेवाओं की सीधी लागत के अनुरूप है या नहीं, केवल प्राइवेट यार्डों के शट आउट कन्टेनरों को अलग रखकर विश्लेषण किया जाना मुश्किल है। यह जेएनपीटी के दरमान के अगले सामान्य संशोधन के समय सुविधापूर्वक किया जा सकता है। उस समय तक जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में अनुमोदित प्रचलित दर संरचना उन तीन उप मर्दों पर लागू की जा सकती है जो प्राइवेट यार्ड के शट आउट कन्टेनरों के अप्रदत्त सेवाओं से संबंधित हैं।

(घ) जेएनपीटी ने, दरमान में पहले से उपलब्ध मात्रात्मक कटौती योजना को वापिस लेने के बारे में उल्लेख किया है। वर्तमान प्रस्ताव में, यह मुद्दा विचाराधीन नहीं है। इस वर्तमान योजना को जारी न रखने के लिए मात्रात्मक यातायात में परिवर्तन के विश्लेषण के साथ औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है। किसी भी हाल में, मात्रात्मक कटौती योजना न केवल प्राइवेट यार्डों पर लागू है बल्कि जेएनपीटी में अन्यत्र प्रहस्ति कन्टेनरों पर भी लागू है। प्राइवेट यार्ड के कन्टेनरों से संबंधित शट आउट प्रमारों पर छूट और अस्थाईवास समय प्रभार छोड़ देने से होने वाली राजस्व क्षति की भरपाई के लिए वर्तमान मात्रात्मक कटौती योजना को वापिस लेने का कोई औचित्य नहीं है।

(ङ.) एकीकृत शट आउट प्रभार डालर में रूपान्तरित प्रशुल्क मद है। डालर में रूपान्तरण के उद्देश्य से पिछले सामान्य संशोधन के समय, तत्कालीन प्रचलित विनिमय दर अपनाई गई थी। चूंकि छूट संरचना केवल "रूपया" में है, अब यह आवश्यक है कि पहले चर्चित तीन विशिष्ट उप मर्दों के संबंध में छूट की मात्रा भी डालर में ही निर्धारित की जाए। डालर मुद्रा में छूट निर्धारित करने के उद्देश्य से आधार दर निर्धारित करने के लिए पहले अपनाई गई विनिमय दर ही लागू की जानी है; अन्यथा डालर में रूपान्तरित दरों और रुपये में रूपान्तरित दरों में प्रदत्त छूट का एक-दूसरे से मेल नहीं होगा।

(च) प्राइवेट यार्डों को अनुमति देने के पक्ष में जोर देने वाले मुख्य तथ्यों में से एक है प्रचालनीय कार्यक्षमता में सुधार। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण से यह स्पष्ट है कि कुल शट आउटों में से लगभग 70% प्राइवेट यार्डों में से उठता है। प्रस्तुत किए गए शट आउटों के कारणों के विश्लेषण के अभाव में हम यह नहीं समझ पा रहे हैं कि प्राइवेट यार्डों में कार्यक्षमता कैसे बढ़ गई। किसी भी स्थिति में, इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि शट आउट लागत वह लागत है जो अकार्यक्षम प्रचालन, दोषपूर्ण आयोजना आदि के कारण वहन करनी पड़ती है और जिससे बचा जाना है। जेएनपीटी के लिए इस मुद्दे का और अध्ययन करना और सुधारात्मक उपाय करना यथोचित होगा।

(vi) रायल्टी

जेएनपीटी का प्रस्ताव है कि वर्तमान पट्टेदारों को, पट्टेदारी वाले यार्ड में, किसी अन्य तीसरे पक्ष के भी कन्टेनरों के भंडारण की अनुमति दी जाए। परिकल्पित व्यवस्था पत्तन के बहुमूल्य प्रचालनीय क्षेत्र मिल बांट कर उपयोग करने की है न कि मूल पट्टेदार द्वारा, पट्टे पर लिए गए यार्ड को, उप पट्टेदारी के माध्यम से किसी तीसरे पक्ष को हस्तान्तरित करने की है। यह बिल्कुल स्पष्ट है कि मूल पट्टेदार और तीसरे पक्ष, जो इस व्यवस्था के लिए इच्छा व्यक्त कर सकता है, को भी उनको मिलने योग्य लाभ मिलेंगे अन्यथा वे इस प्रकार की व्यवस्था के लिए इच्छुक नहीं होते। इस पृष्ठ भूमि में पत्तन द्वारा, वर्तमान पट्टेदार को, किसी तीसरे पक्ष के कन्टेनरों का भंडारण करने की अनुमति देना और उसके लिए रायल्टी लगाना अनुचित नहीं जान पड़ता है।

यह तो बिल्कुल स्पष्ट है कि मूल पट्टेदार तीसरे पक्ष पर, पट्टेदारी वाले क्षेत्र का उपयोग करने देने के लिए कुछ प्रभार लगाएगा। जेएनपीटी ने बताया है कि इस प्रकार के लेन-देन का विवरण उसके पास उपलब्ध नहीं है। इस अवस्था में यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या पट्टेदारी वाले यार्ड में मूल पट्टेदार द्वारा प्रदत्त सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत चिह्नित सेवाओं में आएगी और क्या मूल पट्टेदार एमपीटी अधिनियम के उस प्रावधान के अन्तर्गत अधिकृत सेवा प्रदाता के रूप में अर्हक माना जाएगा। इस मुद्दे का जेएनपीटी द्वारा और अध्ययन किया जाए और यदि एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में अनुबंधित शर्तें इस प्रकरण में पूरी कर दी जाती हैं तो वह जेएनपीटी के प्राइवेट यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए मूल पट्टेदार द्वारा प्रभार्य उपयुक्त अधिकतम दर-प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव कर सकता है। रु. 120/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित रायल्टी की मात्रा का औचित्य बताने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विवरण अधूरा पाया गया है। जेएनपीटी उसे होने वाले लाभों और तीसरे पक्ष को प्राइवेट यार्ड के उपयोग से होने वाले लाभों का और विश्लेषण करे और रायल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

इस पृष्ठभूमि में, यह प्राधिकरण तीसरे पक्ष के कन्टेनरों के भंडारण के लिए प्राइवेट यार्ड को उप-पट्टे पर देने के लिए तथा इस प्रकार की व्यवस्था के लिए रायल्टी लगाने हेतु पत्तन के प्रस्ताव को सिद्धांत रूप में अनुमोदन प्रदान करता है। तथापि रायल्टी की मात्रा तब निर्धारित की जाएगी जब पत्तन एक अच्छी तरह से विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

- (vii) पेड एरिया अनुबंध 1 अप्रैल 2002 को पुनः नवीकृत किए जाने थे। प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं था कि क्या पेड एरिया लाइसेंस पर दिए जाने की शर्तों और निबंधनों में संशोधन पूर्व प्रभाव, 1 अप्रैल 2002 से पुनः नवीकृत अवधि से सम्मिलित किए जाने हैं। जेएनपीटी ने बाद में पुष्टी की है कि प्रस्तावित संशोधन अनुबंध में केवल भावी प्रभाव से सम्मिलित किए जाएंगे। उल्लेखनीय रूप से संबंधित पट्टेदारों ने भी पूर्व प्रभाव से किसी संशोधन के लिए कोई आवेदन नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए पत्राचार की प्रतियों से यह स्पष्ट होता है कि प्राइवेट यार्ड प्रचालक 1 अप्रैल 2002 से आगे पुनर्नवीकरण के लिए वर्तमान शर्तों एवं निबंधनों पर सहमत हो गए हैं।
- (viii) सामान्य रूप से, महापत्तन न्यासों को, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर प्रभार लगाने हैं। दरें लगाने, में लचीलेपन के मामले में, प्राइवेट टर्मिनलों और महापत्तनों के बीच लेवल प्लेइंग फील्ड प्रदान करने के लिए, यदि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें महापत्तन न्यासों के मामले में भी अधिकतम दरों के रूप में अधिसूचित की जाती हैं तो यह उपयोगी होगा। इस दिशा में, जेएनपीटी में इस प्रकरण से और कम गहराई वाले लंगरगाह वाले मामले में, जिस पर आज ही निर्णय लिया गया है एक शुरुआत की जा सकती है। यह प्राधिकरण इस मामले में प्रभार्य दरों को अधिकतम दरों के रूप में प्रदान की जाने वाली कटौतियों / छूटों को न्यूनतम स्तर पर अनुमोदन प्रदान करता है। जेएनपीटी यदि आवश्यक समझे तो कम दरों पर प्रचालन कर सकता है और / या उच्चतर स्तर पर कटौतियाँ / छूट प्रदान कर सकता है। ऐसा करते समय जेएनपीटी यह अवश्य सुनिश्चित कर ले कि वह इस गतिविधि से कम से कम प्रचालन लागत अवश्य वसूल करता है।
11. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय लेता है :-
- (i) रु. 2.60 प्रति व.मी. प्रति माह से रु. 3.60 प्रति व.मी. प्रति माह की दर तक यार्ड अनुरक्षण प्रभार बढ़ाने का प्रस्ताव अस्वीकार करना।
- (ii) प्राइवेट यार्डों में भंडारित कन्टेनरों के संबंध में अस्थाईवास समय प्रभार न लगाने हेतु प्रस्ताव को स्वीकार करना।
- (iii) प्राइवेट यार्डों के शट आउट कन्टेनरों पर प्रभार्य एकीकृत शट आउट प्रभार में निम्नलिखित छूट को अनुमोदन प्रदान करना :-
- | | | |
|-----------------|----------------|----------------|
| | 20 फीट कन्टेनर | 40 फीट कन्टेनर |
| तटीय जलयान | रु.850/- | रु. 1275/- |
| विदेशगामी जलयान | 17.50 अम. डालर | 26.25 अम. डालर |
- (iv) जब पट्टे पर दिए प्राइवेट यार्ड में तीसरे पक्ष का कन्टेनर भण्डारित किया जाता है तब रायल्टी लेने के जेएनपीटी के प्रस्ताव को सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान करना। जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह रायल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।
- (v) यह निर्धारित करना कि अनुमोदित दरें अधिकतम दरें होंगी और कटौतियाँ / छूट न्यूनतम स्तर की होंगी। जेएनपीटी को यह स्वतंत्रता (अधिकार) है कि वह यदि आवश्यक हो तो अधिकतम दरों से कम दर लगाए और / या उच्चतर दर पर कटौतियाँ / छूट प्रदान करे बशर्तें वह यह अवश्य सुनिश्चित कर ले कि उच्चतर दरों पर कटौतियाँ / छूट प्रदान कर भी वह कम से कम प्रचालनीय लागत अवश्य वसूल कर ले।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 25th August, 2003

No. TAMP/93/2002-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust for amendment to terms of Paved Area Agreement entered into between the JNPT and Consortia of Shipping Lines for handling and management of export containers in the designated yards allocated at JN Port as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/93/2002-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 11th day of August 2003)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for amendment to terms of Paved Area Agreement entered into between the JNPT and Consortia of Shipping Lines for handling and management of export containers in the designated yards allocated at JN Port.

2.1. The JNPT had leased out paved container yards to Safmarine Contship Consortium and the Shipping Corporation of India. The validity of their earlier agreements had expired on 31 March 2002. The Board of Trustees of the JNPT has decided to renew these agreements for a further period of two year with effect from 1 April 2002 as per the existing terms and conditions of the respective agreements. The JNPT has sought the approval of the Authority for certain amendments to the terms of existing agreements for implementation. The proposed amendments are briefly given below:

- (i). The yard civil maintenance charge of Rs.2.60 per sq. mtr per month is proposed to be increased to Rs.3.60 per sq. mtr. per month due to increase in the execution cost of such work.
- (ii). The dwell time charge levied as per the notified tariff is proposed to be waived.
- (iii). Rebates are proposed to be offered on shutout charges levied as per the notified tariff since the port does not provide services towards lift on, lift off, transportation and yard planning activities. Initially, the JNPT proposed a rebate of Rs.800/- and Rs.1200/- for 20' and 40' export containers respectively and subsequently revised them to Rs.850/- and Rs.1275/-. The break up of the shut out charges recovered by the Port and the rebates proposed are furnished below:

(a). Shutout charges recovered

Sl. No.	Particulars	20' (Loaded / Empty)	40' (Loaded / Empty)
(a).	Lift on operation	Rs.400	Rs.600
(b).	Transportation of containers	Rs.500	Rs.750
(c).	Lift off operation	Rs.400	Rs.600
(d).	Yard planning and penalty charges	Rs.700	Rs.1050
Total		Rs.2000	Rs.3000

(b). Rebates proposedForeign-going VesselCoastal Vessel

For 20' container
For 40' container

US \$ 17.50
US \$ 26.25

Rs. 850/-
Rs.1275/-

- (iv). Royalty at Rs.120/- per TEU for utilising the Safmarine – Contship Consortium yard for the export containers of M/s. Container Marine Agency (CMA) is proposed to be collected.

2.2. The above proposal has been approved by the Board of Trustees of the JNPT in its meeting held on 27 September 2002.

3. At the time of acknowledgement of the proposal, the JNPT was requested to furnish clarification / additional information on the following main points:

- (i). Justification for the proposed rate of Rs.3.60 per sq. mtr. with reference to capital and maintenance cost of the concerned yard.
- (ii). The reasons for restricting the proposed rebate in shut out charges to Rs.800/- per TEU.
- (iii). Confirmation whether sub-letting is permissible under the Government policy on port land management.
- (iv). The proposed rate of Rs.120/- per TEU appears to be a fee for storage of containers. The reasons for levying royalty and not licence fee for the area or dwell time charges on containers, as per the notified Scale of Rates.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the JNPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments. The comments received from them are forwarded to the JNPT as feed back information.

5. A joint hearing in this case was held on 23 April 2003 at the office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available at our website www.tariffauthority.org.

7. As agreed at the joint hearing, the JNPT has furnished the following comments/clarifications:

A. Dwell Time Charges

- (i). The waiver of dwell time charges retrospectively with effect from 1995 is not acceptable as such charges were paid by M/s. Contship & M/s. Safmarine Container Lines as per the agreed terms and conditions.
- (ii). The request made by the M/s. CMA regarding extension of waiver of dwell time charges to those lines to whom the usage of private yard has been subleased, is also not acceptable since such issues are dealt in accordance with the terms and conditions stipulated by the JNPT for sub-lease of private yards.

B. Maintenance Charges

- (i). The collection of maintenance charges at Rs.2.60 per sq. mtr. per month is towards realisation of the port's investment in the development of such paved area.
- (ii). The proposed increase from Rs.2.60 per sq. mtr. per month to Rs.3.60 per sq. mtr. per month is after considering maintenance cost per sq. mtr. For maintenance of container yards 40 mm thick asphaltic concrete (AC) is required to be laid. Relaying of AC will be required after three years. The rate for providing and laying 40 mm thick AC for per sq. mtr. will be Rs.129/-. Therefore, the maintenance cost per sq. mtr. per month will be Rs.3.60/- per sq. mtr. per month.

C. Rebate on shut out charges

- (i). Rates indicated in the original proposal for yard planning and penalty charges, in the break-up of shut out charges, are Rs.700 for 20' and Rs.1050 for 40' containers.

- (ii). No specific rate is fixed for "yard planning" in the notified Scale of Rates. Based on experience, Rates of Rs.100 for 20' containers and Rs.150 for 40' containers are suggested.
 - (iii). Yard planning activity is carried out by private yard operator.
 - (iv). Private yard operator has suggested that the port may charge Rs.25 or Rs.50 for carrying out necessary amendments in their records as an administration charge for change of VIA for shut out containers. This suggestion may be considered for acceptance.
 - (v). Accordingly, it is proposed to consider a rebate of Rs.50 for 20' shut out container and Rs.75 for 40' shut out container handled in the private yard towards yard planning activity in addition to the rebates proposed for other activities earlier.
- (II). (i). The notified consolidated charges for services rendered to containers & containerised cargo include stevedoring, use of transfer crane, use of gantry crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerised cargo, transportation and contribution towards Railway infrastructure. No separate provision is made towards Administration cost and supervision charges incurred by the port. The notified rate is deemed to include the cost attributable to Administration and supervision charges.
- (ii). No separate rate is approved for Administration and supervision charges associated with transportation of containers from container gate complex to the designated yard operated by the private operator and management on gate complex in the container terminal.
- (iii). The percentage of containers moved through (in and out) the container gate complex upto common yard or designated yard and vice versa accounts for 71.36% of the total traffic in the year 2002-03. The cost incurred by the port for management of gate complex and supervision of movement of containers between gate complex and container yards is currently considered and recovered as an element of shut out charges.
- (iv). If the quantum of rebate offered is not considered by the Authority and the arguments advanced by the port customers are considered reasonable, it is advisable to discontinue the rebates stipulated for any vessels bringing more than 1000 TEUs in a single call to any consortium of shipping lines operating at JNPCT with paved area agreement and fixed window berthing agreement. This is suggested taking into account loss of revenue to the port on account of waiver of dwell time charges and shut out charges.
- (III). The request of the CMA for extension of concession in shut out charges to the sub-lessees will be dealt with in accordance with the terms and conditions stipulated by the port for sub-lease of private yards.

D. Royalty

The proposal to collect royalty @ Rs.120/- per TEU for handling of export containers of other shipping lines or new services of consortium of shipping lines in the paved area leased by the port is as per the agreement as well as in line with the practice of collection of such royalty from the CWC for containers handled in port's CFS and Buffer Yard which has been approved by the Authority in its Order No. TAMP/1/97-JNPCT dated 2 June 99. The Contship Container lines has proposed royalty of Rs.120/- for a 20' container and one and half times for a 40' container, which is normal tariff for the port i.e., Rs.180/- for 40' container. This proposal may be considered for acceptance.

E. Lease Rental Rate

The rate of Rs.21.30 per sq. mtr. per month is correct and is as per the corrigendum Order No.TAMP/3/2002-JNPT dated 19 February 2003.

8.1. With reference to the response of the JNPT on the comments of users, the JNPT was requested to furnish additional information / clarification on the following points:

- (i). The estimate of expenditure on laying 40 mm Ac in the yard may be validated with reference to the expenditure incurred in the ~~last~~ five years. The details of expenditure actually incurred in this regard and the area covered in each of the years may be furnished.
- (ii). (a). To justify that the proposed rebate on shut out charges commensurate with the services not provided.
- (b). The linkage between allowing higher rebate for shut out containers and withdrawal of the existing volume incentive for vessels bringing more than 1000 TEU in a single call is not apparent.
- (iii). (a). A comparative financial analysis may be made considering (i) revenue from the containers of sub-lessee with Rs.120/- per TEU (Rs.180/- for 40') as royalty; and, (ii) the revenue on such traffic that would have accrued to JNPT if the sub-lease is not permitted. From this analysis, it may be shown whether permitting sub-leasing will be financially beneficial to the JNPT.
- (b). Though this may not be directly connected with fixing the rates, the JNPT may indicate the financial arrangement between the lessee and the sub-lessee. The benefits accruing to the original lessee due to the sub-leasing arrangement may also be explained.

8.2. The additional information / clarification furnished by the JNPT on the points raised by us are summarised and given below:

(i). Maintenance charge

The life of the hard surfacing is five years. The average maintenance cost of Rs.3.60 per sq. mtr. per month has been fixed considering this total expenditure incurred for the area. Every year the expenditure may not be to the extent of Rs.3.60 per sq. mtr. per month. The average for the entire life of the paved area is taken.

(ii). Shutout charges

- (a). Rebate of Rs.850/- and Rs.1275/- is proposed to be allowed on shutout charges. Thus, the shutout charges of Rs.1150/- and Rs.1725/- are proposed to be collected.
- (b). These shutout charges include various cost elements like shutout penalty, fixed cost like depreciation, interest, administration and supervision charges applicable for lift on / off, transportation and container planning charges.
- (c). As per current schedule of rates, handling charge for 20' loaded container is Rs.400/- and transportation charge is Rs.500/-. In case, port user deploys his own equipment for container handling and transportation, rebate of Rs.250/- and Rs.300/- respectively are to be provided by the Port as indicated in schedule of rates.
- (d). The consolidated charges notified cover expenditure incurred on overall administration and supervision. Due to this reason, even if port user deploys his own equipment for 20' container, full rebate of Rs.400/- and Rs.500/- respectively are not considered in the notified Scale of Rates. Accordingly, it

is reasonable to cover balance amount of Rs.150/- and Rs.200/- respectively towards fixed cost, administration and supervision charges for handling and transportation of 20' container when the port has not rendered services for container handling and transportation in private yards.

- (e). The yard operator carries out the yard planning activity for handling of export shutout containers handled through the private yard. However, the port has to amend its records for change in VIA for shutout containers and the port is required to monitor status of such containers till loading of the same on designated vessel. Thus, on account of container planning charges, it is considered reasonable to levy Rs.50/- and Rs.75/- respectively for 20' and 40' loaded/empty shutout containers.
- (f). The cost break-up of shutout charges leviable for 20' and 40' loaded / empty export shutout containers handled through the private yards leased to the shipping lines is given below:

Sl. No.	Cost elements	20' loaded/ empty (in Rs.)	40' loaded / empty (in Rs.)
1.	Shutout penalty, Administration & management of Gate complex, supervision of movement of containers from gate complex to private yards.	600	900
2.	Fixed cost, Administration & supervision charges on lift-on operation of containers in private yard	150	225
3.	Fixed cost, Administration & supervision charges on transportation of containers through private yard	200	300
4.	Fixed cost, Administration & supervision charges on lift-off operation of containers in private yard.	150	225
5.	Container planning charges	50	75
Total		1150	1725

(iii). Withdrawal of volume discount

The details in respect of total dwell time charges collected, total shutout charges received and total volume rebate given by the port to the shipping lines during the financial year 2002-03 vis-à-vis dwell time charges, shutout charges and volume rebate on account of vessels handled by shipping lines through private yards is given below of ready reference:

For the Financial year 2002-03

Total Dwell time charge earned on export containers by JNPT Rs.8,39,40,047/-	Dwell time on A/c of 1,71,229 export containers handled through private yard Rs.1,99,60,321/-	% w.r.t. total dwell time charge 23.77%
Total shut-out charges recovered by JNPT on export containers is Rs.2,36,20,206/-	Shutout charges on A/c of 1,71,229 export containers handled through private yard Rs.1,65,92,136/-	% w.r.t. total shutout charge 70.24%
Total volume rebate given by the port to shipping lines Rs.7,14,42,978/-	Volume rebate on A/c of vessels handled through private yards for 3,12,125 TEUs Rs.5,41,58,204/-	% w.r.t. total volume rebate 75.80%

The loss of revenue arising due to (a) waiver of dwell time charges on containers handled by shipping lines through private yards; and, (b) by allowing higher rebate on export shutout containers handled through private yards is a matter of concern for the port. In view of substantial increase in fuel cost for RTGC and the 6% annual price escalation payable for leased RMQCs, RTYGCs and RMGCs, the port has proposed to discontinue the volume rebate scheme. It is relevant to indicate that the average parcel size of vessel operated by shipping lines through private yards has substantially increased from 1,192 TEUs in the year 1997 to 2,979 TEUs in the year 2002-03. Therefore, it may not be necessary to continue volume rebate in future.

(iv). Royalty:

- (a). Net income to the port for a normal 20' export TEU will be Rs.2349/- in case sub-lease is permitted and it will be Rs.2294/- in case the same is not permitted by the port.
- (b). As the port has not yet given approval in the instant case, the port is not aware about the financial arrangement between the lessee and sub-lessee. The original lessee has to incur fixed cost to mobilise yard equipment for handling of containers within the same allotted area, on rentals of leased area and yard planning and management. By handing containers of sub-lessee, these fixed costs get proportionately distributed over total containers handled within the same allotted area, which gives financial benefits to the original lessee.

9. With reference to the totality of information collected during processing of this case, the following position emerges:

- (i). The JNPT follows a practice of leasing its container yard to shipping lines / consortium of shipping lines for their exclusive use of storing / exporting containers. Such allotments are governed by separate lease agreement; but, recovery of charges are generally governed by the notified Scale of Rates. The JNPT has already extended the lease agreements for a period beyond 1 April 2002 in respect of some of the lessees. The Port has, however, proposed revision in some of the terms of the lease agreement and also the quantum of royalty to be levied in case of utilization of the leased yard by some other third party. Generally, the amendments proposed are to provide relief to the lessees. The proposed amendments are analysed item-wise in the following paragraphs.

(ii). Maintenance Charge

- (a). The JNPT has proposed to increase the yard maintenance charge from the existing level of Rs.2.60 per sq. mt per month to Rs.3.60 per sq. mt. per month. Increase in the maintenance cost is shown as the main reason for the proposed increase. The users have vehemently opposed this proposal. The Port has initially, after being asked to furnish cost justification towards its proposal, provided a rough estimate of the cost of laying 40 mm thick A.C. surface and indicated the life of the surface once laid as 3 years. Since this estimate is not validated, the JNPT was asked to furnish the details of actual expenditure of maintenance of the private yards in the last 5 years. This information has not been furnished by the JNPT. It has only stated that life of A.C. surfacing is 5 years and maintenance cost is determined based on average cost of maintenance. Since the absolute total cost is not available, it is difficult to accept the port's estimate of average cost. Not only the port's estimate is not validated but also it is wavering since without citing any reason the port has subsequently revised the life of AC surface to 5 years from the original position of 3 years.
- (b). No cost details are furnished to justify the proposed rate of maintenance charge; and, a mere statement that the rate has been fixed by the port considering average cost is not sufficient to approve a tariff increase. There

does not, therefore, appear to be any case for increasing the yard maintenance charge to Rs.3.60 per sq. mt per month.

- (c). As a matter of fact, the existing rate of Rs.2.60 per sq. mt per month itself is not a rate approved by this Authority. The JNPT has, however, cited an approval accorded by this Authority in the buffer yard case. It is noteworthy that this Authority's order in the buffer yard case approves only the rates for movement of containers and lift to lift operations at the JNPT buffer yard. The maintenance cost of Rs.2.60 per sq. mt and royalty of Rs.120 per TEU payable by CWC to JNPT for buffer yard operations are only indicated by the JNPT in that proceedings. This cannot be taken as an incidental approval of this Authority to the rates which are perhaps flowing from an agreement between the JNPT and CWC. It is noteworthy that the maintenance charge of Rs.2.60 is perhaps the prevailing rate which was agreed and paid by the private yard lessees to JNPT by mutual agreement during the previous lease period.

(iii). Lease Rental

The notified Scale of Rates of the JNPT prescribes lease rental for the lands in question. There were some confusion about the application of annual escalation to the base lease rent rate. This Authority has already issued a corrigendum on 8 July 2003 setting out the correct date for applying the annual escalation of 5%. The lease rentals payable by the lessees of the private yard will be governed by the notified Scale of Rates of the JNPT.

As per the approved Scale of Rates and applying the approved escalation factor, the lease rentals payable by the lessees of the private yard will be Rs.21.30 per sq. mtr. per month for the period 1 April 2002 to 31 March 2004

(iv). Waiver of dwell time charges

- (a). As per the existing arrangement, even on the containers stored in the leased private yard, dwell time charges for storage are levied in addition to lease rentals. Such an arrangement was earlier prevalent in case of the area leased for storage of motor cars. At the time of the last general revision of the Scale of Rates of the JNPT effected in September 2002, this Authority held that charging of lease rentals and in addition dwell time charges for storage of motor vehicle, even in the leased area, would amount to double recoveries. The Scale of Rates was, therefore, amended to eliminate the incidence of double recovery by deleting the provision of levy of dwell time charges of motor cars stored in the leased area. The JNPT has now proposed to extend this principle in the case of containers stored in the leased private yard.
- (b). There is an argument that this principle should be extended retrospectively to eliminate double recovery made in the past. It is noteworthy that the earlier lease agreements provided for recovery of both lease rental and dwell time charges. There does not appear to be any justification for retrospective tinkering with the agreement earlier signed with the mutual consent of both the parties. That being so, the proposal for the waiver of dwell time charges will have only prospective effect. As a matter of fact, in the case of motor cars also levy of dwell time charges was discontinued with prospective effect.

(v). Rebates in shut out charges

- (a). The notified Scale of Rates of the JNPT prescribes a consolidated shut out charge. This charge is presently being levied even on export containers from the private yard which are shut out. Even though no break up of the consolidated shut out charge has been indicated in the Scale of Rates, the

JNPT has attempted to split the consolidated charge into four sub-items. It is noteworthy that the users have only objected to the rebate proposed to be allowed on some of the sub items which are not performed by the JNPT but have not questioned the break up of the consolidated charge derived by the JNPT. Though no cost details are available to justify the derived rates for these sub-items, the approach adopted by the JNPT is found to be reasonable.

- (b). The users have demanded complete waiver of shut out charges since the JNPT does not provide any services to the shut out containers of the private yards. It has to be recognised that shut out of cargo / containers affects not only the planning of vessels but also that of the port. As a deterrent, it may not be unreasonable for a port to levy a penalty charge and yard planning charge for containers. The JNPT has, however, subsequently agreed to allow a further rebate of Rs 50 per TEU towards yard planning. Since penalty charge can not have any connection with the services provided or not provided, the rate for the sub item penalty and the residual portion of yard planning may be retained by the JNPT out of the consolidated shut out charge leviable from the shut out containers of private yards.
- (c). The other three components of shut out charge are lift on, lift off and transportation of containers. In its own admission, the JNPT does not carry out any of these activities in respect of shut out containers of private yards. In view of this position, the users have demanded complete waiver of charges for these sub items. The JNPT has, however, proposed to allow rebate for these sub - items as per the existing rebate structure approved in its Scale of Rates which are lower than the rates for these sub items as per the break up derived by the JNPT. There appears some force in the JNPT's arguments that each of the consolidated rates contained provision for recovery of its fixed overhead and other administration and management charges. Since no cost analysis is available, the quantum of such fixed overhead included in each of the tariff items cannot be easily verified. For verification of such cost details, a complete analysis of the finance and cost position of the port is necessary which is generally carried out only at the time of general revision of tariffs. When the last general revision of the JNPT tariff was carried out in September 2002, all major users of the port were consulted and there was no serious objection to the existing rebate structure prescribed in the Scale of Rates. Further, if complete waiver of the rate is allowed for the containers of private yards, it will have repercussions on containers handled elsewhere in the port. Modification of the rebate structure at this stage will, therefore, affect the financing model considered at the time of the last general revision of the Scale of Rates of the JNPT. As has been mentioned earlier, an analysis to find out whether the rebate proposed to be allowed commensurate with the direct cost of the service not rendered is difficult to be made in isolation only with reference to shut out containers of private yards. It can be conveniently done at the time of the next general revision of the Scale of Rates of the JNPT. Till such time, the prevailing rate structure approved in the existing Scale of Rates of the JNPT may apply for the three sub items of services not provided by the JNPT in respect of the shut out containers of the private yard.
- (d). The JNPT has mentioned about the withdrawal of the volume discount scheme already available in the Scale of Rates. This is not an issue under consideration in the present proposal. There is no justification given to discontinue the existing scheme with an analysis of the change in the traffic volumes. In any case, the volume discount scheme is applicable not only to the private yards but also to containers handled elsewhere at the JNPT. There is no justification to withdraw the existing volume discount scheme to offset revenue loss on account of waiver of dwell time charges and rebate on of shut out charges in respect of containers of private yard.

- (e). The consolidated shut out charge is a dollar denominated tariff item. For the purpose of dollar denomination, the then existing exchange rate prevailing at the time of the last general revision was adopted. Since the rebate structure is only in rupee term, it is now necessary to prescribe the quantum of rebate also in dollar terms in respect of three specific sub items discussed earlier. For the purpose of prescribing rebate in dollar term, the exchange rate adopted earlier for prescribing the base rate is to be applied; otherwise, there will be a mis-match while allowing rebate in rates denominated in dollar terms and those denominated in rupee terms.
- (f). One of the main factors weighing in favour of allowing private yards is improvement in operational efficiency. From the details furnished by the JNPT, it is clear that about 70% of the total shut outs arises from the private yards. In the absence of an analysis of reasons for shut outs furnished, we are unable to understand how private yards have added to efficiency. In any case, it cannot be denied that shut out cost is a cost incurred due to inefficient operation, faulty planning, etc., which is to be avoided. It will be appropriate for the JNPT to examine this issue further and take corrective measures.

(vi). Royalty

The JNPT proposes to permit the existing lessee to allow storage of containers of some other third party in the leased yard. The arrangement envisaged is for sharing of the precious operational area of the port and it does not appear to be a transfer the leased yard to a third party by way of sub lease by the original lessee. It is quite evident that the original lessee and the third party which may opt for this arrangement will also have benefits accruing to them; otherwise, they would not have opted for such an arrangement. In this backdrop, it does not appear to be unjustified on part of the port to permit an existing lessee to allow storage of containers of a third party and levy a royalty therefor.

It is obvious that the original lessee will levy some charges from the third party which uses the leased area. The JNPT has stated that the details of such transactions are not available with it. It is also not clear at this stage whether the services provided by the original lessee at the leased yard will be covered by the services identified u/s 42 of the MPT Act and whether the original lessee will qualify as the authorized service provider under that provision of the MPT Act. This issue may further be examined by the JNPT and if the conditions stipulated in Section 42 of the MPT Act are satisfied in this case then it may propose fixation of suitable ceiling rates tariff leviable by the original lessee for the services provided at the private yard of the JNPT.

The details furnished by the JNPT to justify the quantum of royalty proposed at Rs.120/- per TEU are found to be incomplete. The JNPT may further analyse the benefits accruing to it and the third party using the private yards and submit a suitable proposal for fixing the quantum of royalty.

In this backdrop, this Authority approves in principle the proposal of the port to sub lease the private yards for stacking of containers of a third party and levy of royalty for allowing such arrangement. The quantum of royalty will, however, be fixed when the port submits a well analysed proposal.

- (vii). The Paved Area Agreements were due for renewal on 1 April 2002. It was not clear from the proposal whether the proposed amendments to the terms and conditions of licencing paved area are sought to be included retrospectively from 1 April 2002 for the renewed period. The JNPT has subsequently confirmed that the proposed amendments would be incorporated in the agreements with prospective effect only. Significantly, the concerned Lessees have also not prayed for any retrospective amendment. From the copies of correspondence made available by the JNPT, it becomes clear that the private yard operators have agreed for renewal beyond 1 April 2002 on the existing terms.

- (viii). Generally, the major port trusts are to levy charges at the rates fixed by this Authority. In order to provide level playing field between major ports and private terminals in the matter of flexibility in charging rates, it may be useful if the rates fixed by this Authority are notified as ceiling rates in the case of major port trusts also. A beginning at the JNPT in this direction can be made from this case and the shallow draught berth case, which has also been decided today. This Authority approves the rates leviable in this case as ceiling rates and the discounts / rebates to be offered as floor level. The JNPT, if necessary, can operate at reduced level of rates and/ or allow rebates / discounts at higher level. While doing so, the JNPT must ensure that it recovers at least operating costs from this activity.

10. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority decides the following:

- (i). To reject the proposal to increase the yard maintenance charge from Rs.2.60 per sq. mtr. per month to Rs.3.60 per sq. mtr. per month.
- (ii). To approve the proposal for not levying dwell time charges in respect of the containers stored in the private yards.
- (iii). To approve the following rebate in the consolidated shutout charges leviable on shut-out containers of private yards.

	<u>20' containers</u>	<u>40' containers</u>
Coastal vessels	Rs.850/-	Rs.1275
Foreign-going vessel	US \$ 17.50	US \$ 26.25

- (iv). To approve in principle the proposal of the JNPT to collect a royalty when containers of a third party are stored in the leased private yards. The JNPT is advised to submit a suitable proposal for fixing the quantum of royalty.
- (v). The prescribe that the approved rates will be the ceiling rates and the discount / rebate will be floor levels. The JNPT is at liberty to levy rates below the ceiling level and / or allow rebates / discounts at a higher level, if necessary, subject to ensuring that at least operating costs are recovered after allowing concessions at higher levels.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/03-Exty.]